

중소조선산업 2013년도 3분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	5
II. 국내 중소조선산업 동향	7
1. 수주량 및 수주잔량	7
2. 건조량	9
3. 각종 관련 동향	10
III. 다음 분기 전망 및 시사점	14

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr
 확인 : 실장 이진권 (3779-6670)
ljinguhan@koreaexim.go.kr

< 요약 >

- 2013년도 3분기 전 세계 누적 수주량과 수주액은 전년 동기대비 각각 62.7%와 2.3% 각각 증가 기록
 - 전 세계 3분기 누적 수주량은 3,022만CGT로 집계
 - 3분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기 대비 3point 상승한 130
 - 전 세계 3분기 누적 수주액은 303.6억 달러를 기록
- 국내 중소 조선산업의 수주는 전년 동기대비 크게 증가
 - 3분기 누적 수주량은 118.8만CGT (전년 동기대비 158.7% ↑)
 - 3분기 누적 수주액은 19.1억달러 추정 (전년 동기대비 84.3% ↑)
- 국내 중소 조선산업의 3분기 수주잔량은 전분기 대비 9.9% 감소 하였으며 3분기 누적 건조톤수는 전년 동기대비 33.8% 감소
 - 3분기말 수주잔량은 280만CGT로
 - 3분기 누적 건조량은 420만DWT
- 3분기 벌크선의 운임은 큰 폭의 상승, 용선료는 대형을 중심으로 상승
- 3분기 탱커운임은 다소 약세이며 용선료는 약 보합세 수준
- 3분기에도 탱커 시황은 기대에 미치지 못하였으나 점차 다시 호전될 것으로 기대
 - 석유제품 시장은 중동과 미국 등 대량 원유생산국들이 직접 제품을 제조하여 수출하는 형태로 변하고 있어 향후 해상물동량의 건조한 흐름이 예상되고 최근 수년간 선박량 증가율도 작아 비교적 양호한 시황 예상
- 벌크선, 탱커의 신조 발주가 다소 위축된 흐름을 보이고 있어 연말까지는 영향을 받을 전망
 - 다만, 선가가 하락하는 등의 상황 악화 수준은 아닐 것으로 전망
- 이후 중소조선 시장은 탱커류 주도로 이루어질 것으로 예상되며 현재 고효율 선박이슈가 신조선 시장의 가장 중요한 paradigm이 되고 있는 만큼 지속적인 성장을 위해서는 R&D 역량 강화가 가장 중요

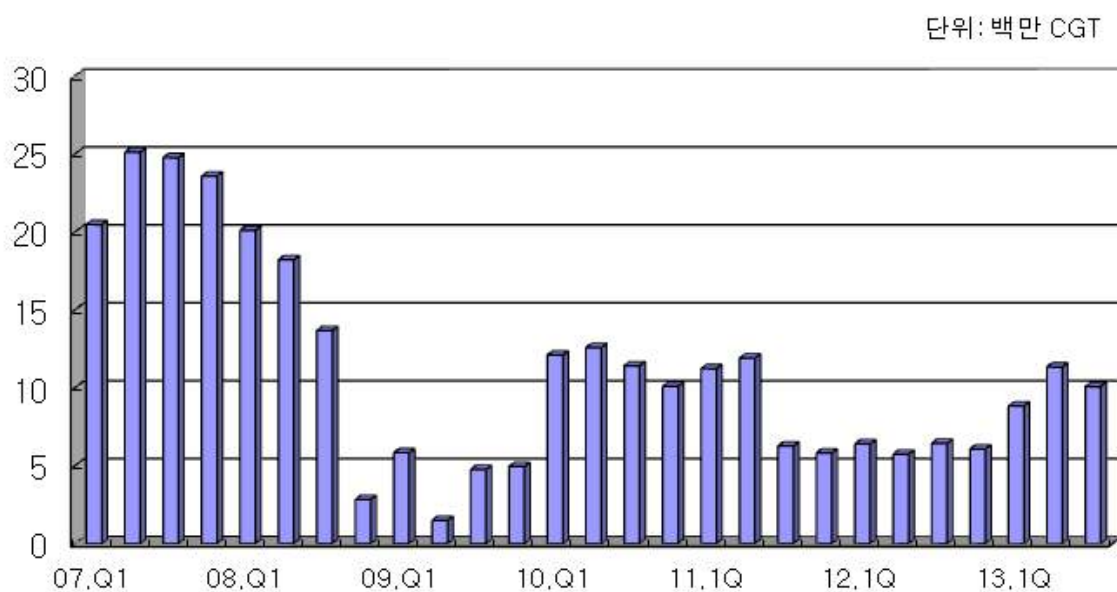
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2013년 3분기 전 세계 신조선 누적 수주량은 전년 동기대비 62.7% 증가한 3,022만 CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 전체적으로 해양플랜트의 수주감소 추세가 지속된 반면 상선 수주의 증가세가 이어지고 있음
- 전 세계 3분기 신조선 누적 수주액은 전년 동기대비 2.3% 증가한 691.3억 달러를 기록하였으며 한국은 이중 43.9%인 303.6억달러 수주
- 드릴쉽 등 고가 선종의 수주 감소로 인하여 수주량 증가에 비해 수주액 증가율은 미미한 수준

< 분기별 전 세계 수주량 추이 >



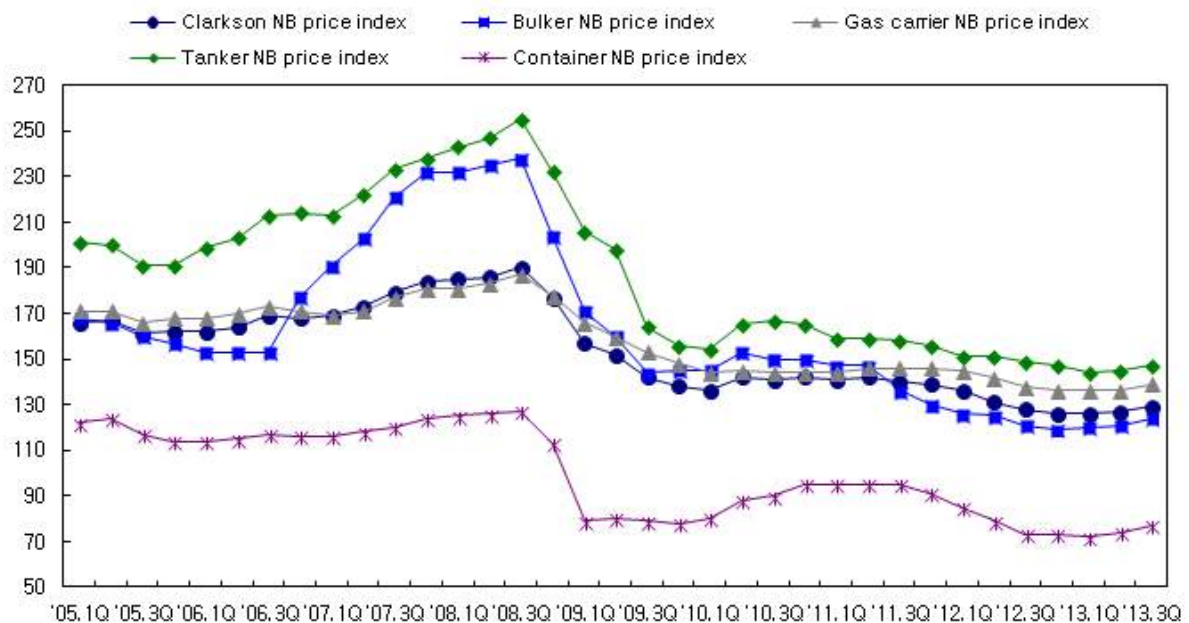
자료 : Clarkson

□ 3분기 중 신조선가는 완만한 상승세를 나타내는 추세

- Clarkson 신조선가 지수는 9월 130으로 4개월 연속 1point 씩 상승하는 추세를 유지하고 있음

- Clarkson 신조선가 지수는 전분기대비 1.6% 상승하였고 벌크선과 탱커 신조선가 지수는 각각 2.5%, 1.4%씩 상승하였으며 Gas선과 컨테이너선 지수는 각각 2.2%와 4.1% 상승
- 반등폭은 수주증가율에 비하여 완만한 편이나 3분기들어 전 선종의 신조선가 상승이 지속적으로 관찰된 것은 의미있는 현상임

< 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >

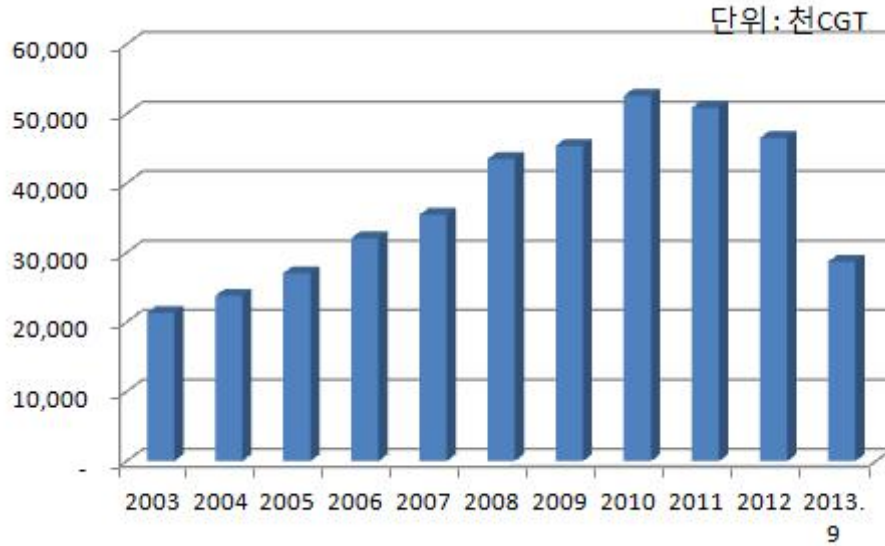


자료 : Clarkson

□ 3분기까지 전 세계 선박 건조량은 전년 동기대비 26.2% 감소한 2,872만 CGT를 기록

- 전 세계 선박건조량은 구조조정의 영향, 수주잔량 감소 등의 원인으로 2010년을 정점으로 3년째 감소 중
- 특히 중국은 2010~2012년까지 거의 비슷한 수준의 건조량을 기록한 후 금년들어 약 40% 감소하는 특이한 양상을 나타내고 있어 강도 높은 구조조정의 영향으로 추정됨
- 건조량이 감소 추세에 있으나 아직까지도 건조량이 2000년대 초반의 2배에 달하고 있어 선복량 과잉문제 해소와는 거리가 있는 수준임

< 전 세계 선박 건조량 추이 >



자료 : Clarkson

2. 중소 조선 현황

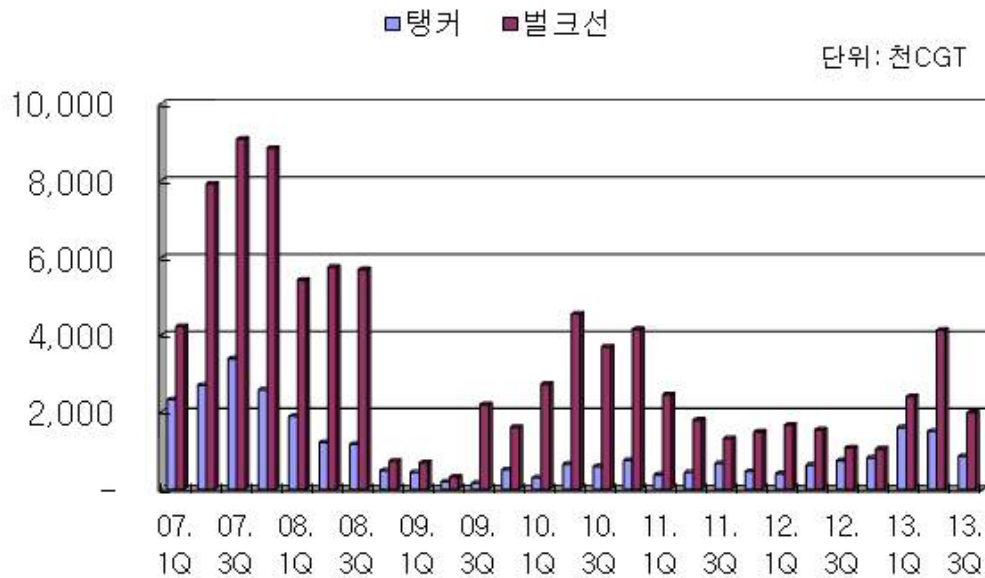
□ 3분기 중소선박 시장은 전분기 대비 벌크선¹⁾과 중소형 탱커²⁾ 모두 발주량이 감소하며 위축되는 양상을 나타냄

- Clarkson 통계를 재가공하여 3분기 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 199만CGT로 전분기 대비 51.7% 감소
- Aframax급 이하 탱커의 3분기 전 세계 수주량은 86만CGT로 전분기 대비 43.0% 감소
- 벌크선, 중소형 탱크 모두 2분기까지 견조한 증가세를 유지하였으나 단기적 과잉발주에 대한 우려 등으로 다소간의 발주량 조정을 거치는 것으로 추정

1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

2) 중소형 탱커는 탱커의 규격 중 국내 중소조선소가 주로 수주하는 aframax(8~12만dwt), panamax(6~8만dwt), handysize tanker(1~6만dwt), small tanker(5천~1만dwt) 등 4개 선종만 집계

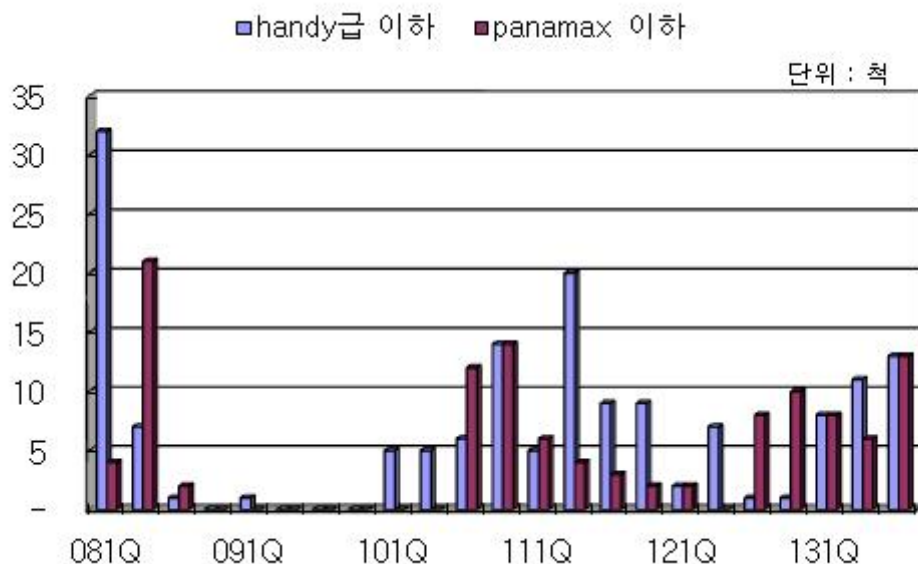
< 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 주 : 탱커는 아프라막스급 이하, 벌커는 케이프사이즈급 이하

- 3분기 전 세계 중소형 컨테이너선의 수주 시장도 절대량은 아직 미흡한 수준이나 개선되는 양상을 나타냄

< 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 경우 1분기 8척, 2분기 11척, 3분기 13척으로 점차 개선되는 모습을 보임

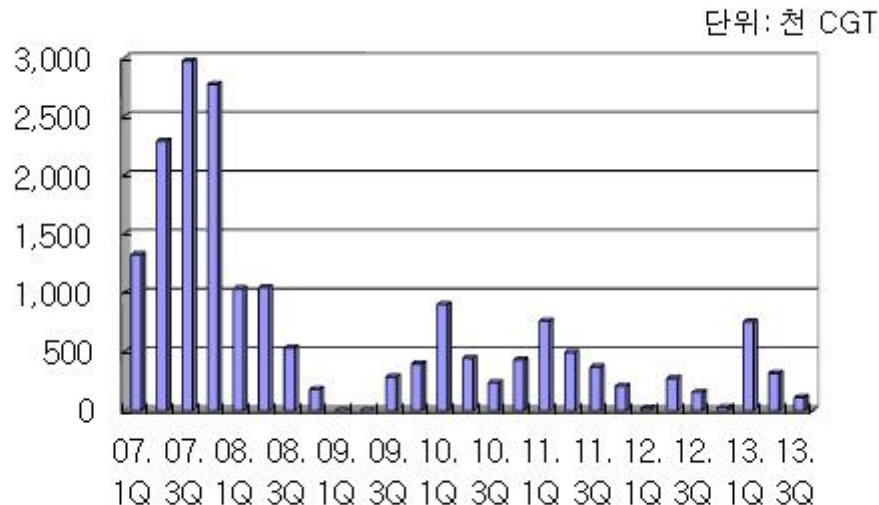
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우도 2분기 6척에서 3분기 13척으로 수주가 크게 증가

II. 국내 중소조선산업 동향

1. 수주량 및 수주잔량

- 2013년도 3분기 국내 중소조선소³⁾의 누적 수주량은 118.8만CGT로 전년 동기대비 158.7% 증가

< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

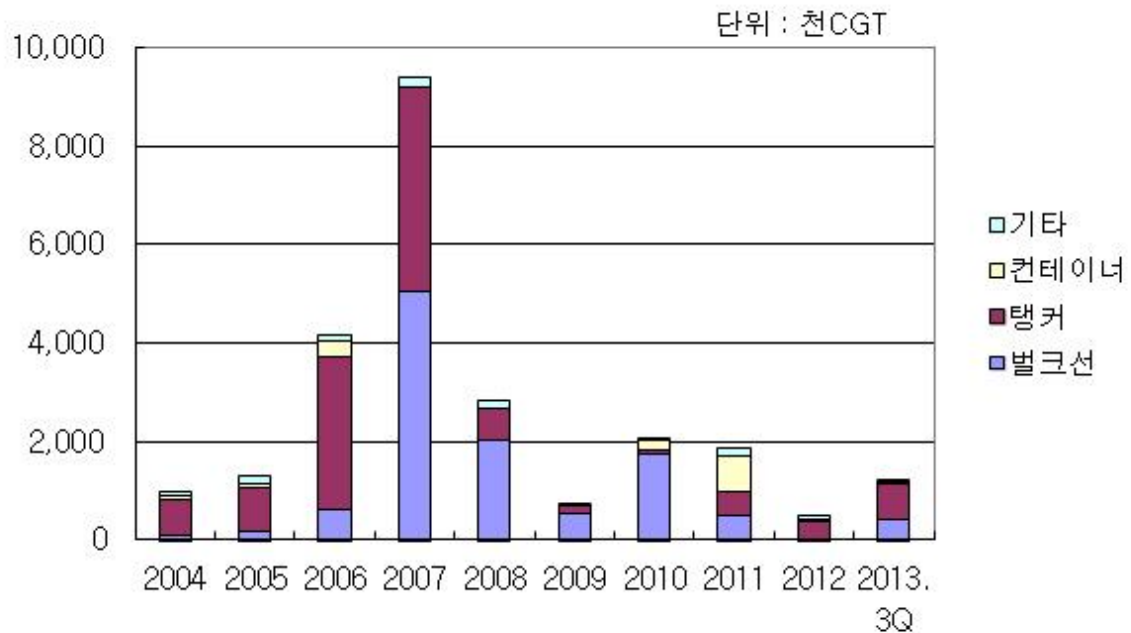
- 상반기 중 원활한 수주로 큰 폭의 수주증가를 달성
- 3분기는 1, 2분기 대비 큰 폭의 수주감소가 나타났으며 이는 벌크선, 중소형 탱커 시장의 발주량 감소, 선가 인상 기대에 따른 조선소들의 선택적 수주 등 복합적인 원인으로 추정됨
- 3분기 국내 중소조선소 총 수주량은 11.4만CGT로 2분기대비 64%, 1분기 대비

3) 본고의 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출용 강선을 건조하는 조선소에 한함. 최근 수주잔량면에서 성동조선, SPP 등은 한진중공업에 추월하여 세계 10위권에 진입하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

85% 각각 감소한 수준임

- 중소형 제품운반선 시장의 호전에 따라 탱커의 비중이 60%를 넘어서며 과거 2007년 이전의 수주 구성으로 회귀하는 양상이 나타남
- 벌크선 역시 금년도 발주량이 비교적 양호하였으나 수주선가와 수지를 맞추지 못하여 국내 조선소의 수주 물량은 제한적으로 나타나고 있으며 이는 2007년 이전의 상황과 유사함

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치와 2011년 통계는 Clarkson 통계수치를 사용하였으며 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

□ 국내 중소조선산업의 3분기 누적 수주액은 전년 동기대비 84.3% 증가한 19.1억달러로 추정

- 3분기 수주가 크게 감소하면서 전체 조선산업에서의 수주 비중은 6.3%까지 감소

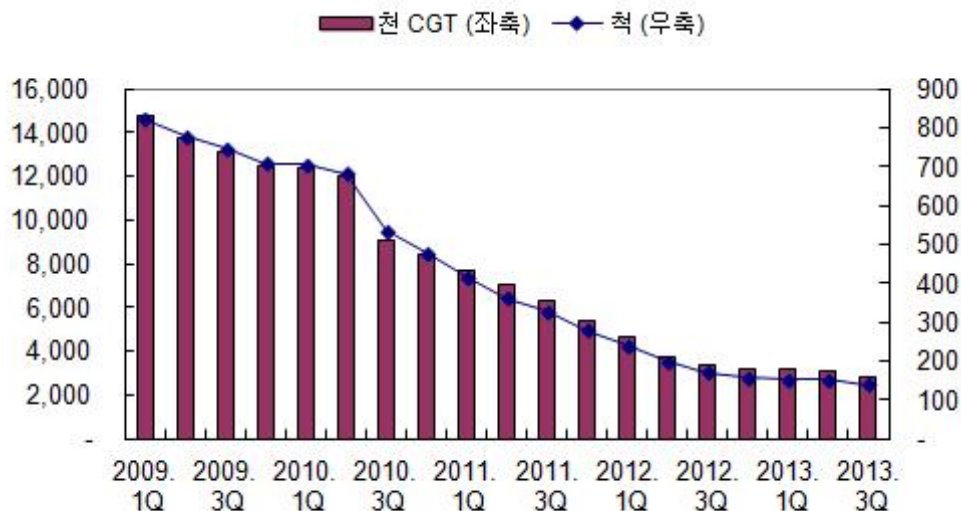
< 국내 중소조선 수주액 추이 >

년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2006	96.1	17.1%
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.4%
2013. 3Q	19.1	6.3%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 9월말 현재 약 280만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 9.9% 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 3분기 수주가 크게 감소하면서 수주잔량도 큰 폭으로 감소
- 수주잔량은 국내 중소조선소의 약 1.1~1.2년치 일감 수준으로 추정

2. 건조량

- 2013년도 3분기 누적 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년 동기대비 33.8% 감소한 420만dwt로 집계

- 3분기 건조량은 전분기 대비 1.1% 감소
- 조선산업의 전반적인 건조량 감소추세가 중소 조선산업에도 그대로 나타남

< 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

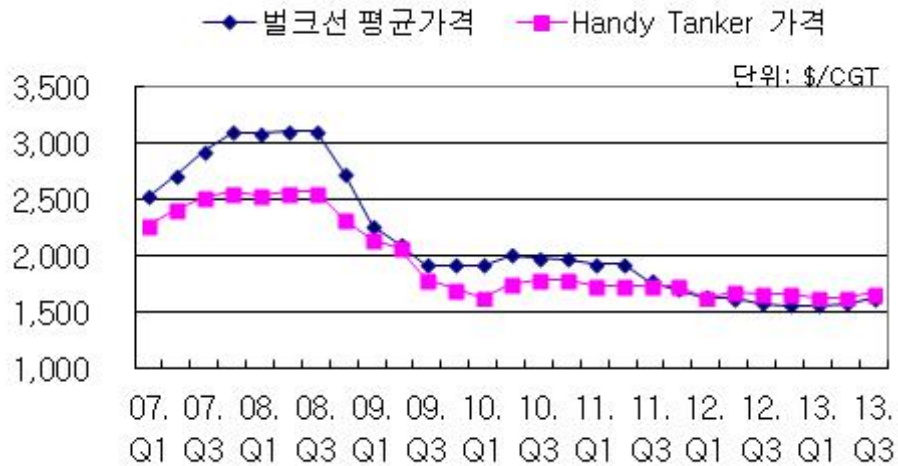
분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
09 1Q	464	4	1,380	42	13	1	1	—	—	—	—	—
09 2Q	466	4	935	28	—	—	—	9	8	1	—	—
09 3Q	636	5	583	19	111	9	3	17	16	2	—	—
09 4Q	1,140	10	562	14	14	1	1	9	8	1	—	—
10 1Q	1,651	16	802	17	96	8	2	—	—	—	—	—
10 2Q	1,350	17	573	14	96	8	2	—	—	—	—	—
10 3Q	1,966	18	749	17	192	15	4	—	—	—	11	1
10 4Q	2,161	23	419	8	13	1	1	—	—	—	12	2
11 1Q	1,996	23	385	9	—	—	—	—	—	—	35	3
11 2Q	2,208	22	677	11	—	—	—	—	—	—	—	—
11 3Q	2,374	26	373	5	13	1	1	—	—	—	9	1
11 4Q	1,402	17	262	5	—	—	—	—	—	—	19	1
12 1Q	2,288	29	125	2	13	1	1	—	—	—	19	4
12 2Q	2,186	26	395	4	13	1	1	—	—	—	19	3
12 3Q	859	12	419	6	13	1	1	—	—	—	1	3
12 4Q	219	5	321	7	13	1	1	—	—	—	—	—
13 1Q	297	3	657	10	161	13	4	—	—	—	157	2
13 2Q	343	6	423	8	493	39	7	—	—	—	214	7
13 3Q	509	7	552	10	395	31	5	—	—	—	—	—

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

3. 각종 관련 동향

- 벌크선의 신조선가는 3분기째 소폭이나마 상승세를 유지하고 있고
핸디사이즈 탱커의 신조선가는 3분기 들어 다시 소폭 상승세
 - 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 3.0% 상승
 - 40K PC 탱커의 경우는 전분기 대비 0.7% 상승
 - 제품운반선 시장은 2분기부터 발주량이 다소 감소하였고 여전히
수주 경쟁이 치열하여 선가 상승에 실패한 것으로 추정

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

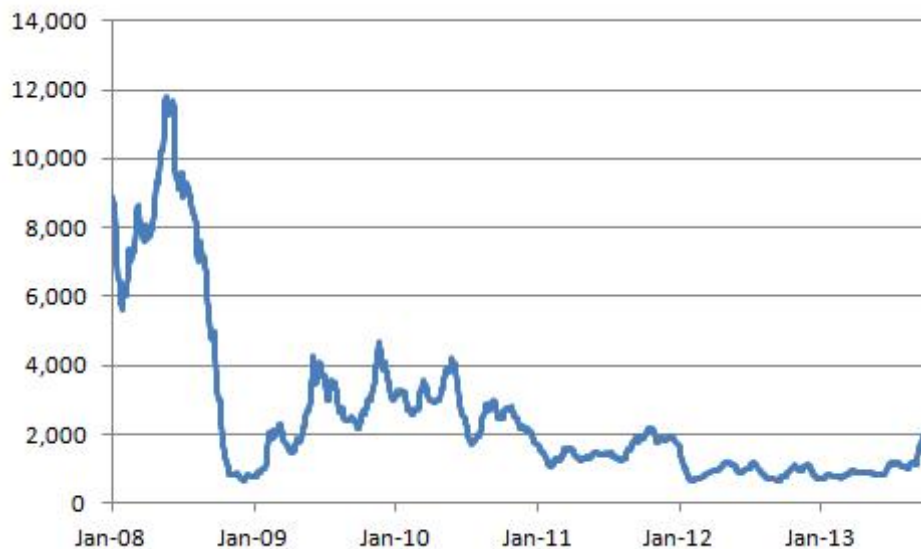


자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

- 3분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 1,292로 2011년 이후 처음 분기평균으로 1,200을 넘어서서 회복에 대한 기대감을 가지게 함

< BDI 추이 >



자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- BDI는 3분기 들어 완만한 상승을 유지하다가 9월 들어 급격한 상승 추세를 나타냄
- 9월의 단기급등은 중국의 철광석 재고 소진에 따른 일시적 수요

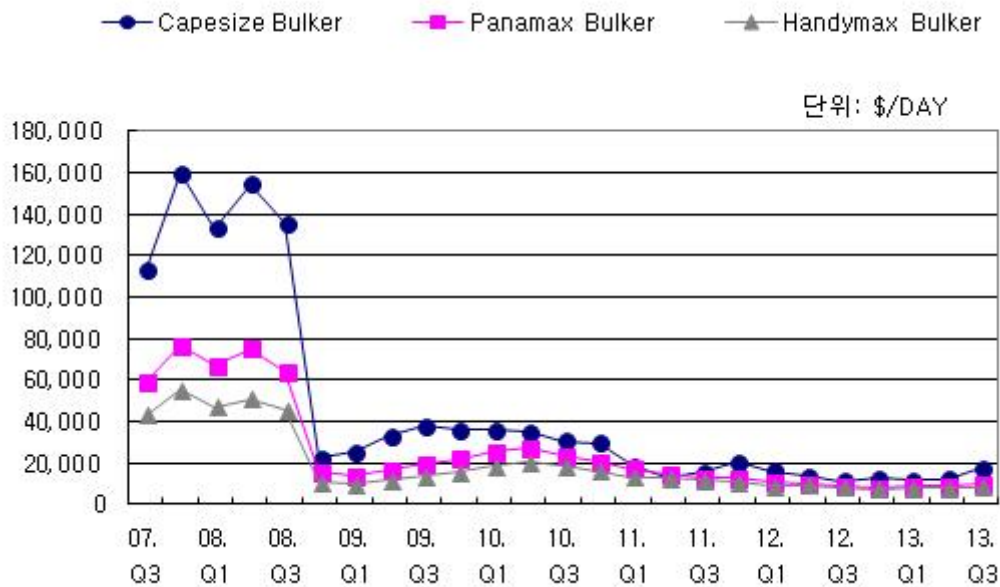
급증과 북미 곡물수확에 따른 수출수요가 맞물려 일어남

- 당초 중국 철강산업의 구조조정과 감산조치가 예상보다 미흡하여 철광석 물동량은 견조한 추세를 보일 것으로 전망
- 2,000선을 지속적으로 유지하기는 어려울 것으로 보이나 2014년까지 1,500선을 전후한 등락 수준을 유지할 수 있을 것으로 전망

□ 3분기 벌크선 용선료율은 대형으로 갈수록 높은 상승세가 나타남

- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 43.1% 상승하였으며 전년 동기대비 55.3% 상승
- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 11.5% 상승하였으며 전년 동기대비 7.9% 오른 수준
- 4.5만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 3.5% 상승하였으나 전년 동기대비 1.8% 하락

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

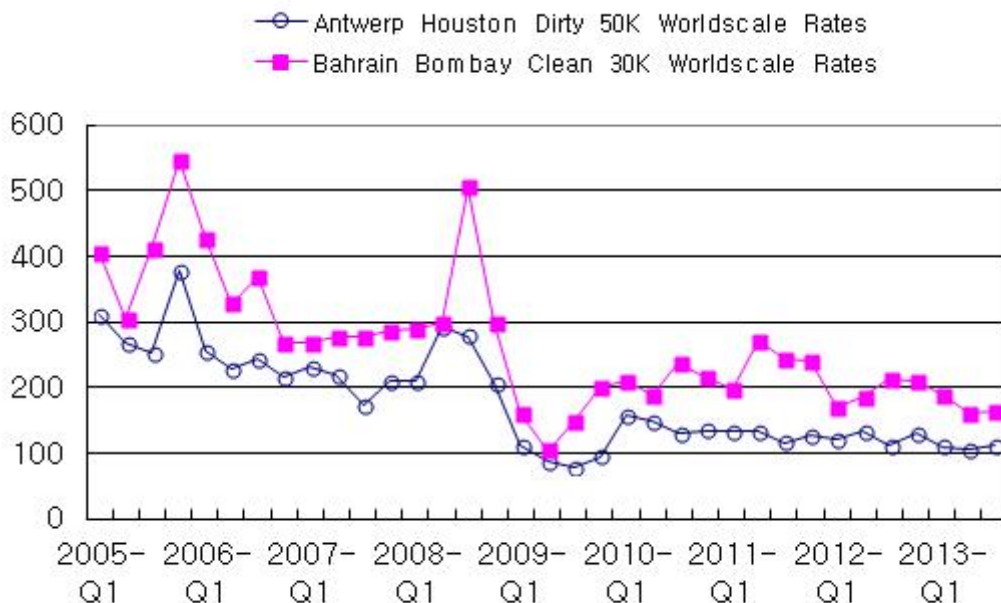
주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

□ 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 3분기 들어 소폭의 상승세이나 절대치의 수준은 여전히 약한 상황을 나타내는 정도임

- 본고의 관찰 대상인 50K dirty tanker의 앤트워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 7.0% 상승하였으나 전년동기대비 0.5% 상승한 수준에 그침
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-뭍베이간 WS는 전분기대비 1.4% 상승하였으나 전년 동기대비 23.4% 낮은 수준

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >



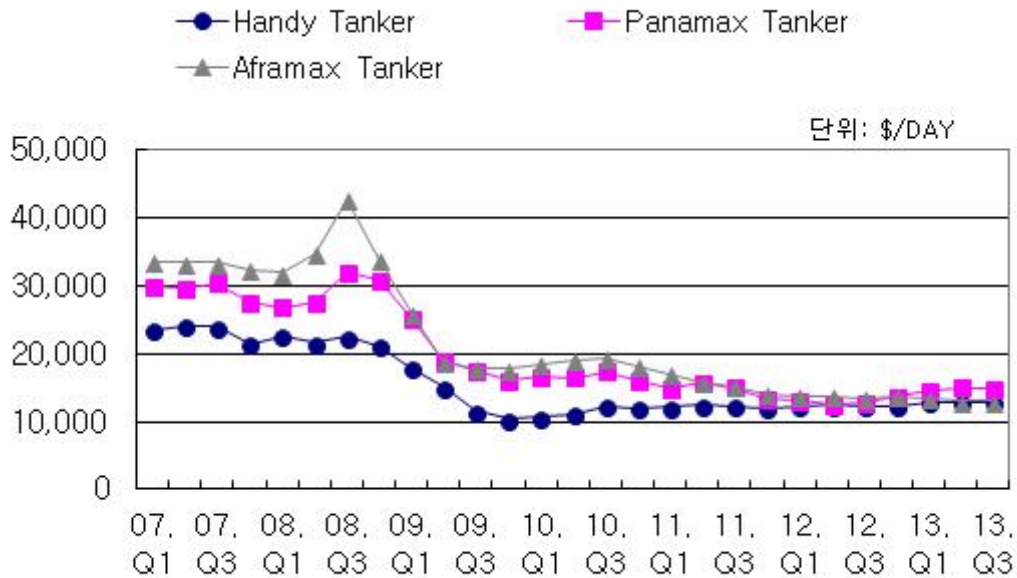
자료 : Clarkson

□ 3분기 탱커류의 용선료는 전분기 대비 약보합세 수준을 나타냄

- 11만dwt Aframax 탱커의 용선료는 전분기 대비 0.1% 하락하였으며 이는 전년 동기대비 2.6% 낮은 수준
- 반면 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 0.4% 하락하였고 전년 동기대비 16.3% 높은 수준을 기록
- 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우는 전분기 대비 0.3% 하락하였으며 전년 동기대비 4.7% 높은 수준을 나타냄

- 중소형탱커의 분기당 수주가 감소하고 여기에 용선료와 운임까지 호전되지 못하는 상황을 나타낸 것은 시장 내에서 다소간의 조정이 이루어지는 것이 원인으로 보임

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Handy tanker 3.7만톤, panamax 7.4만톤, Aframax 11만톤 기준

III. 다음 분기 전망 및 시사점

- 2분기에 이어 3분기에도 제품운반선 수주가 기대에 미치지 못하고 있으나 4분기 이후 점차 다시 호전될 것으로 기대
 - 제품운반선의 경우에도 선복량 과잉이 해소된 것이 아니어서 단기간의 수주량 급증이 공급과잉에 대한 우려를 다시 일으킨 것으로 보임
 - 그러나 석유제품 시장은 중동과 미국 등 대량 원유생산국들이 직접 제품을 제조하여 수출하는 형태로 변하고 있어 향후 해상물동량의 견조한 흐름이 예상되고 최근 수년간 선복량 증가율도 작아 비교적 양호한 시황 예상
 - 단기적으로 일시적인 시장의 우려 반영, 일부 수요가 높은 노선에

대한 집중적인 선박들의 이동 등으로 시장의 혼란이 있을 것으로 보이나 점차 자리를 잡고 안정화될 것으로 예상

□ 벌크선, 탱커 시장이 모두 다소 위축된 흐름을 보이고 있어 다음 분기까지 영향을 미칠 것으로 예상되며 연말까지는 수주실적의 큰 폭의 개선은 어려울 전망

○ 그러나 조선소의 선표가 채워져가고 있는 만큼 신조선가의 완만한 상승 흐름은 지속될 것으로 보이며 침체국면으로 전환되지는 않을 것임

□ 이후 중소조선 시장은 탱커류 주도로 이루어질 것으로 예상되며 현재 고효율 선박이슈가 신조선 시장의 가장 중요한 paradigm이 되고 있는 만큼 지속적인 성장을 위해서는 R&D 역량 강화가 가장 중요

○ 현재 영업중인 중소 조선소들이 이러한 활동을 외주 등 여러 가지 형태로 조금씩 진행하고 있으나 어려움이 있음

○ 수년째 재무적 어려움에 놓여있는 중소 조선소들의 지속적인 경영을 위해서는 정부의 R&D 지원이 절실할 것으로 보임

○ 중소 조선산업 전용 시험수조 건설, 능력있는 엔지니어링사와의 연계 정책 등 정부의 지원과 특단의 대책이 필요한 시점임